

MAGRINYÀ, Francesc & MAZA, Gaspar (2005), "Tinglados de Bar-cel-onà: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)", Scripta Nova, Vol. IX, núm. 193, 15 de julio de 2005, ISSN: 1138-9788,

<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>

TINGLADOS DE BAR-CEL-ONA ¹:

LA INCORPORACION DE ESPACIOS DEL PUERTO A LA CIUDAD (1981-2002).

Francesc MAGRINYÀ & Gaspar MAZA

“Durante mucho tiempo, las áreas portuarias urbanas han sido zonas conflictivas, espacios de transición, atractivos e inhóspitos al mismo tiempo. Espacios de legalidad dudosa, donde se llevaba a cabo un a menudo misterioso intercambio con ultramar, con el más allá. Espacios cargados de promesas, de sueños, de amenazas. En último término, espacios portadores de una ambigua pero intensa carga significativa y metafórica.

Conscientes de la importancia de esta dimensión significativa, a menudo, en cualquier parte del mundo, los promotores de esta clase de operaciones han jugado a fondo la carta de los simulacros nostálgicos: eliminada la actividad portuaria real, las nuevas instalaciones se esfuerzan por recrear un aire marinero para seguir simulando lo que ya no son y para disimular aquello en lo que se han convertido. (SUBIRÓS, 1996)

RESUMEN.

La transición de un espacio portuario con metáforas urbanas variadas a un espacio de simulacro se ha convertido en un elemento central para la comprensión del proceso de apropiación simbólico y social que se ha producido en las dos últimas décadas en una parte del puerto de Barcelona. El puerto ha sido tradicionalmente un elemento central de la imagen de las ciudades costeras y una de las piezas clave de su desarrollo urbano. En estas últimas décadas las relaciones tradicionales puerto-ciudad

¹ La palabra “tinglado” tiene un primer sentido de almacén o cobertizo. En los puertos, a los almacenes se les denominan tinglados. La palabra tinglado tiene un segundo sentido que es el de enredo. Con este sentido también queremos señalar el proceso de relaciones sociales complicadas desarrolladas en el puerto tras la reforma urbana.

Bar-Cel-Ona es un logotipo de representación de la ciudad de Barcelona ideado por Javier Mariscal, diseñador de moda durante los noventa y creador de la mascota olímpica. En él se recogen tres metáforas de la ciudad. Barcelona como ciudad de bares, cielo, buenas vistas y mar.

han sufrido cambios cualitativos como consecuencia de la substitución de los usos tradicionalmente portuarios por los usos lúdicos. No obstante, y debido a la propia naturaleza del puerto, un lugar autónomo a nivel jurídico y territorial, este proceso ha sufrido la ausencia de una verdadera apropiación por parte de la ciudad.

En el presente trabajo se propone un análisis de la experiencia de lo que políticos y urbanistas llaman "hacer ciudad", no sobre una parte antigua o una extensión de la misma, sino en un lugar que nunca ha sido propiamente ciudad y que ha sido más bien un espacio frontera, como es el caso de la zona portuaria. Para ello tomamos como ejemplo un espacio concreto: la zona denominada "Port Vell"² dentro del puerto de Barcelona (fig.1), espacio donde el discurso de la construcción de la ciudad y de los espacios públicos nos planteaba diversos interrogantes.

1. INTRODUCCION

En el ejemplo de la zona del puerto de Barcelona más próxima a la ciudad se ha producido, en un breve periodo de tiempo, una concentración importante de reformas urbanas de una extensión significativa. Este área tiene la característica de haberse transformado en un nuevo espacio ciudadano al perder su condición de zona franca. Como consecuencia, ahora se puede acceder a él a pie o en coche, se puede comer, ir al cine o quedar con amigos. En el mismo espacio también han aparecido nuevos comercios, edificios para oficinas, así como edificios destinados a la cultura en forma de museos, acuario o cine en tres dimensiones, produciendo lo que también se ha denominado como una nueva área de centralidad (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 1991).

Pero a la vez que se consiguieron estos objetivos, también se produjo una rápida decadencia de algunos de los usos previstos con la aparición de diferentes desórdenes urbanos en forma de conflictos, incidentes violentos y rápidas reformas. Así, al poco tiempo de ser estrenado algunos de estos espacios, se tuvo que volver a actuar con nuevos proyectos de reforma sobre los proyectos recién inaugurados o con nuevos proyectos en otras áreas.

La aparición de esta nueva centralidad urbana y todo el conjunto de connotaciones y circunstancias que se produjeron a su alrededor nos ha llevado a la elaboración de

² El Port Vell es el recinto portuario más próximo al centro de la ciudad y comprende el Moll del Dipòsit, el Moll del Rellotge y el Moll de la Barceloneta, el Moll de la Fusta, el Moll d'Espanya y el Moll de Barcelona configurando el puerto tradicional de Barcelona. Esta denominación de Port Vell para esta parte del puerto se fija durante los noventa aunque en ocasiones también aparecen otras denominaciones como port antic.

una etnografía de este lugar con el objetivo de comprender los diferentes proyectos urbanos que la sustentan.

Las hipótesis previas que nos sugieren estos procesos son varias. Una primera cuestión que nos aparece es: ¿ha sido éste un lugar donde se ha producido una verdadera operación dignificadora, de recuperación de espacio público, o simplemente ha consistido en una sustitución de negocios e industrias?. En este sentido es necesario averiguar y plantearse si son sólo centralidades ficticias o tienen alguna posibilidad de consolidarse como áreas de nueva centralidad.

Una segundo bloque de cuestiones es ver si estas áreas son apropiadas o rechazadas por los ciudadanos y cómo. Ello nos conduce también a los siguientes interrogantes, ¿es un espacio para los ciudadanos o es un espacio para los turistas?, ¿es un espacio público o continúa siendo un espacio autónomo?, y una última pregunta que consideramos central: ¿cuáles han sido las causas de la sucesión de actuaciones urbanísticas en este lugar?

Para dar respuesta a todo este conjunto de cuestiones, empezaremos con un breve repaso histórico sobre el proceso de construcción del territorio portuario y sus repercusiones en la ciudad, para pasar posteriormente a concentrarnos en lo que denominamos proceso reconquistador del espacio público portuario contemporáneo (1981-2000). En el mismo y desde el análisis etnográfico hemos identificado tres etapas principalmente: éxito, decadencia y reforma de la reforma. Finalmente abordaremos el análisis de la falta de mecanismos de apropiación de estos nuevos espacios y la consiguiente fragilidad que creemos que se ha acabado asentando en este “no lugar” (AUGÉ, 1998) emergente. Para ello utilizaremos el modelo de análisis que nos proporciona la introducción de las redes como objeto central en las disciplinas de la geografía (RAFFESTIN, 1980) y del urbanismo (DUPUY, 1996).

2. BREVE HISTORIA DE LA RELACIONES DE LA CIUDAD CON EL MAR. LA CONSTATAION DE UNA RELACIÓN EQUÍVOCA.

2.1. El puerto. La construcción de un territorio ganado al mar.

Las primeras noticias de una estructura portuaria en la ciudad de Barcelona se remontan a los siglos V y IV a.c. En aquella época los íberos usaban como puerto una zona cercana a la desembocadura del Llobregat, a poniente de Montjuïc, localizada en la actual Zona Franca. Ya en la Baja Edad Media, Barcelona llegó a ser una gran potencia comercial marítima sin disponer de un verdadero puerto. El edificio de la Llotja junto al Pla de Palau ejercía de mercado y se situaba en la que en aquel momento era la orilla del mar. Aunque se hicieron muchos intentos de construir algún espigón, las

primeras obras documentadas del puerto de Barcelona no se iniciaron hasta 1439, cuando la potencia marítima y comercial de Barcelona ya había comenzado a declinar. Cualquier espigón que se levantaba creaba un remolino que, junto con las rieras, provocaba la acumulación de arena. El espacio ocupado por la actual Barceloneta se configuró, de hecho, como consecuencia del proceso de acumulación de arena debido a la presencia del espigón de levante (actual Moll del Rellotge) gestándose así el triángulo de la actual Barceloneta, fundada en 1735.

En 1529, en una visita del Emperador Carlos V, éste recomendaba activar las obras para la construcción de la muralla de mar para proteger a la ciudad de la amenaza turca y de la piratería. La muralla se terminó finalmente en 1562, y ésta sería la imagen portuaria de Barcelona hasta bien entrado el siglo XVIII (fig.2).

Pero hasta 1874, con el proyecto de Mauricio Garrán, no se puede afirmar que la ciudad dispusiese de un puerto moderno entendido como un conjunto de instalaciones técnicas y espacios marítimos aptos para las operaciones de carga y descarga. El puerto se fue ampliando y en 1914 el puerto ya tendría gran parte del trazado que se mantendría estable hasta la última remodelación iniciada a partir del año 2000 (ALEMANY, 1998). Esta última etapa se caracterizaría por la segregación entre un uso de ámbito ciudadano y de marina de recreo (Port Vell), un ámbito comercial y un ámbito logístico (ZAL) (MONTERO, 1997), típico de la mayoría de las remodelaciones portuarias de finales del siglo XX.

Desde una perspectiva histórica se puede constatar que, ante las nuevas necesidades que a lo largo del tiempo ha ido generando la ciudad, el puerto se ha ido ampliando siempre como un instrumento que permitía ganar espacio al mar estableciéndose de esta forma una alianza íntima entre los objetivos del puerto y de la ciudad.

2.2. La formación de una relación equívoca entre el espacio portuario y el espacio urbano.

El puerto en su parte más cercana al centro de la ciudad ha implicado una serie de imágenes y de sentimientos de distinto signo a lo largo de sus diferentes épocas. Ya en 1434 el Consell de Cent inició la discusión sobre las ventajas de un puerto macizo con un muelle de obra que lo protegiese, alegando la necesidad de mejorar la imagen de la ciudad como una de las razones principales:

“És clar que també és possible que el desig fervent de tenir un port s'hagi plantejat una i altra vegada i potser precisament quan algú notable arribi a la ciutat llavors cal construir tota una bastida per tal que el personatge arribi a la

platja sense mullarse el peus i sense que els seus macips de ribera l'hagin de portar a coll-i-be" (CAMPMANY, 1990, p.13).

A partir de 1562 con la construcció del paseo de la muralla, la ciudad se dotó de un mirador y los consellers de la ciudad, orgullosos, afirmaban:

"gran envelliment és a la ciutat el passeig de la marina, que va del Portal de Mar a les Drassanes i de quanta gent noble i altra, així de la ciutat com forasters és freqüentat, tant d'estiu com d'hivern" (GARCÍA ESPUCHE, 1995).

Con el desarrollo industrial de Barcelona en el XIX, el puerto tomó a su vez connotaciones de zona industrial a la vez que de área relacionada con actividades marginales en zonas próximas al mismo,

"(...) el port és el camí obert de tots els mals i entre aquets mals no pas desdenyables hi ha naturalment el pecat, la marginació, el baix fons on tot es ven i a poc preu" (CAMPMANY, 1990, p.48).

También el puerto fue un bastión de orgullo obrero como ilustran los desafiantes versos de Joan Salvat-Papasseit, hijo de fogonero de la Trasatlántica, en la Barceloneta, en su 'Nocturn per Acordió':

"Vosaltres no sabeu què és guardar Fusta al Moll" (SOLDEVILA, 1957, p.22)

Ya en el siglo XX, la zona portuaria se mantuvo como un recinto aislado de la ciudad, cerrada al acceso a los muelles que circunvalaban la escollera, el barrio de la Barceloneta y el Paseo de Colón a su alrededor (fig.3). El ocio urbano se localizaba en el borde del puerto, a lo largo del paseo del rompeolas construido en la escollera de la zona de Levante (fig.4), y en el cercano barrio Chino-Raval-Ciutat Vella.

La relación actual entre la ciudad y el mar se empezó a formular a principios de los ochenta con la llegada de los primeros ayuntamientos democráticos. La reforma del puerto se contempló como un elemento importante para la reforma de la contigua Ciutat Vella, aunque también para el conjunto de la ciudad. El mar estaba detrás del muro (fig.5) y había que recuperarlo como señalaba, P. Maragall.

"Ayer tuve un sueño....soñé que Barcelona se abría al mar. Y que nuevas playas, playas de verdad, aparecían en el lugar donde hoy se levantan viejas industrias. Soñé que bajaba caminando desde la Sagrada Familia hasta el mar en media hora, sin que ninguna pared me impidiera el paso." (MAURI, 1998, p.208).

En 1986, y con ocasión de la preparación de la candidatura a los Juegos Olímpicos de 1992 se relanzó la necesidad de la reforma integral del puerto y de su conexión también con la zona de la Vila Olímpica a través del cinturón del Litoral. Fue en este momento cuando se formalizó oficialmente el documento que legitimó el discurso de las nuevas áreas de centralidad de la ciudad como áreas prioritarias de intervención. El Port Vell se uniría así a las cuatro áreas iniciales de los juegos olímpicos (Montjuïc, Vila Olímpica, Valle Hebrón y Diagonal-Camp Nou).

En el desarrollo de este proceso influyó decisivamente la campaña de renovación de las relaciones sentimentales entre el puerto y la ciudad. Se comenzó bautizando el lugar como nuevo "Port Vell". Para apoyar este cambio se buscaron objetivos como el desarrollo de un nuevo orgullo de ciudad, se ofreció a los ciudadanos la oportunidad de diseñar un nuevo borde de la ciudad con el mar así como la invitación a descubrirlo con promesas de nuevas visiones desde espacios anteriormente inaccesibles.

A todo el conjunto de actuaciones de la reforma del puerto se las calificó como obras pioneras de desamortización y se buscó el consenso con los ciudadanos usando también la historia como justificación:

Primer, l'any 1888, va a ser la Ciutadella; després, el 1929, la muntanya de Montjuïc, i ara li ha arribat l'hora al Port Vell. En un segle, Barcelona haurà reconquerit tres espais que la història havia apartat de la seva jurisdicció.... La recuperació del port Vell no és una idea d'avui. El retrobament de la ciutat amb el mar és un objectiu que difícilment podria tenir més consens social i polític. El primer pas, força difícil fou la desaparició de la línia ferroviària de servei portuari i la urbanització del Moll de la Fusta, un espai que ha esdevingut emblemàtic per la seva excepcionalitat. Després, i com a peça fonamental del projecte olímpic, va venir la gran oportunitat de renovar el front marítim del Poble Nou amb la construcció de la Villa Olímpica. La desamortització del Port Vell és, doncs, la gran assignatura pendent. (JULIANA, 1988, p.80)

Visto en perspectiva, la iniciativa de Barcelona respecto a su puerto, a pesar de una pretendida originalidad, se estaba produciendo paralelamente en toda una serie de experiencias de reformas portuarias tanto en Europa (Londres, Liverpool, Hamburgo, Rotterdam, Lisboa, Génova) como en América (San Francisco, Baltimore, Toronto, Buenos Aires), Asia (Osaka, Yokohama, Hong Kong, Singapur) o Australia (Sydney).

Por otra parte, el discurso de los propietarios de los terrenos del Puerto Autónomo de Barcelona (P.A.B.) sobre la recuperación de espacio público para la ciudad no tenía los mismos sentidos cívicos propuestos por la municipalidad tal y como se

aprecia en las dos de las principales líneas señaladas por el Plan director del puerto de Barcelona de 1989 (MONTERO, 1997):

- conseguir la ampliación física del puerto hacia el Sur y en los terrenos centrales.
- aprovechar la proximidad de la ciudad para iniciar otro tipo de actividades.

En general, todo este conjunto de visiones y estrategias diferenciadas nos señala la existencia de distintos modelos de producción de ciudad sobre un mismo territorio con un sentido gentrificador por un lado y empresarial por otro. Y todo ello sobre un espacio que a finales del siglo XX se volvía central para una ciudad portuaria como Barcelona.

3. ETNOGRAFIA DE LA RECONQUISTA POSMODERNA DEL PUERTO. Cuatro proyectos para la producción de espacio público en el puerto.

En el caso del puerto de Barcelona y la zona reapropiada como Port Vell podemos constatar un proceso de reconquista espacial del territorio a través de cuatro proyectos significativos (ver fig.1, fig.5 y fig.6):

- 1) 1981-1987: Moll de la Fusta.
- 2) 1988-1993: Moll de la Barceloneta-Paseo Joan de Borbó.
- 3) 1994-1996: Moll d'Espanya, Maremagnum.
- 4) 1998-2000: Moll de Barcelona, World Trade Center

En el marco de un periodo de 20 años se van sucediendo unos proyectos a otros en lugares diferentes de la zona portuaria más próxima al centro histórico de la ciudad. Veamos más en concreto algunas de las características más esenciales de cada uno de ellos.

3.1. El Moll de la Fusta. Una primera etapa de la reconquista del puerto marcada por las imágenes del pasado pero superado por los acontecimientos

El Moll de la Fusta constituyó la primera etapa de la reconquista del puerto y el proyecto estuvo basado en la recuperación de imágenes del pasado como en la mezcla de usos, tal y como podemos apreciar en las propias palabras del arquitecto responsable del proyecto, Manuel de Sola Morales:

“quise que la obra tuviera una intención de permanencia, y que ofreciera a la vez la sensación de que había estado ahí siempre. Es un proyecto que venía determinado por diversos condicionantes que obligaban a mezclar muchas

cosas: la idea del espacio público, una solución a la infraestructura viaria, una edificación de carácter urbano etc. Esta combinación de elementos creo que es lo que más destaca del proyecto y lo que más atrae la atención de los técnicos extranjeros que han visitado el Moll" (DE CASTRO, 1987).

La reconquista de este espacio dio comienzo el 28 de Mayo de 1981 aprovechando la celebración del día de las Fuerzas Armadas. Este fue el primer acontecimiento programado para preparar lo que podríamos considerar como pre-descubrimiento de este lugar. El muelle tras este acto, permaneció en obras y sin uso público durante 6 años más, hasta el día de Reyes de 1987³. Esta segunda inauguración fue recibida por la prensa con algunas críticas: especialmente por su retraso, por la larga gestación del mismo, así como por el dinero que había costado. Otro punto que se criticó en la segunda inauguración de este espacio fue la persistencia en las dificultades de acceso al mar que de alguna manera se trataba de erradicar. Para Manuel de Solà Morales:

"las críticas sobre la falta de visión del mar desde la acera de Capitanía "son comentarios irreflexivos", desde este emplazamiento nunca se ha visto el mar y en cualquier caso los barceloneses comprenderán ahora que con el nuevo balcón se ha ganado mucha visión del puerto, ya que hasta que no estuvieron todas las partes del proyecto abiertas al público no se podía valorar esta nueva perspectiva." (DE CASTRO, 1987)

La vida social del Moll de la Fusta estuvo conectada tras su inauguración a los bares de diseño moderno que se instalaron, como Gambrinus, Blau Mari o Distrito Marítimo, y que fueron extensamente publicitados en diferentes guías y revistas como un tipo de bares selectos, diferentes y con vistas al mar:

"Sentado en una de las mesas de su terraza con vistas al puerto de Barcelona puedes ver desde drag-queens hasta lo más fornido del planeta. Gente guapa y de buen vivir abunda en este local que se pone imposible los fines de semana de verano. Música cambiante según DJ que pinche esa noche. Cafetería durante el día" (POMÉS, 1999, p.80).

Para rememorar la historia, en el proyecto urbanístico del Moll de la Fusta, y especialmente en la zona del Paseo de Colón se utilizaron diferentes referencias gaudinianas en las formas de los asientos o en la zona balconada a través del uso del azulejo para su decoración. Otras veces fueron referencias barcelonesas a

³ Dos días antes, el 4 de Enero de 1987, los barceloneses ya habían podido visitar el espacio de forma multitudinaria con motivo de la llegada por primera vez a Barcelona del rally Paris-Dakar.

través del uso de colores azulgranas⁴. La ordenación viaria se basó en una separación de los distintos modos de transporte en superficie. En la parte del Moll de la Fusta, situada junto al mar, se acabó construyendo un palmeral sobre un suelo de adoquines excesivamente separados, que acabó haciendo difícil y molesto el tránsito de los peatones, hasta su reforma en el 2001. Aunque fue en el año 1995 cuando el proyecto del Moll de la Fusta ya empezó a perder fuerza al quedar desbordado por el éxito de la zona del Moll d'Espanya.

3.2. Moll de la Barceloneta y paseo Joan de Borbó. La reconquista de un muelle desde una experiencia de diseño de espacios urbanos, frente a la indefinición del proyecto global del puerto.

La reforma del Moll de la Barceloneta vino a significar la reconquista de espacio portuario desde una experiencia de diseño de espacios urbanos, frente a la falta de un proyecto global para el conjunto de la zona portuaria de uso lúdico.

La reforma de este lugar consistió principalmente en el derribo- “esponjamiento” de los tinglados, y en la sustitución de los mismos por un nuevo paseo sobre el espacio desalojado.

“El paseo y el muelle se ordenan como un gran espacio lineal, que responde a su doble vocación de paseo ligado al barrio de la Barceloneta y al puerto manteniendo el carácter de espacio “vacío” inherente al contexto y a la escala portuarios, pero matizándolo y enmarcándolo con arbolado en zonas más próximas al barrio, abriéndose desde este hacia el puerto.”

La parte denominada Moll del Dipòsit⁵ se salvó de los derribos y se conservó como una muestra de valor patrimonial. A la vez se rebautizó como Palau de Mar y en él se construyeron restaurantes (algunos procedentes del derribo de los chiringuitos de la playa de la Barceloneta) oficinas, el Museo de Historia de Catalunya⁶ y las oficinas

⁴ Otros elementos del proyecto que ayudan a dar prestigio son las esculturas de estilos diferentes que van desde el realismo al arte pop. Bustos de Joan Salvat Papasseit (poeta que trabajó en el Moll de la Fusta cuya poesía hace referencia a este pasaje de su vida) y Romul Bosch i Alsina (Alcalde de Barcelona e impulsor a principios de siglo de la reconversión y ampliación del puerto) ambos del escultor luxemburgués Robert Krier. Arte pop representado por la escultura Cap de Barcelona de Roy Lichtenstein (1923) también con revestimiento con cerámica rota en homenaje a Gaudí. Un elemento singular lo constituye La Gamba (1987) de Javier Mariscal coronando uno de los chiringuitos. Ironías sobre la misma, ¿es una gamba, un bogavante, una cigala?

⁵ Obra atribuida al arquitecto: Elías Rogent.

⁶ Algunas críticas a este proyecto museístico: muy institucional con algunos guiños a la modernidad – simulacros de: iglesia románica, refugio guerra civil o de vivienda de mitad de siglo. Es también discutible la idea de la construcción de museos de historia en una época donde se discuten la

del Departamento de Bienestar del gobierno autonómico. En la parte más cercana al mar se construyeron unas dependencias para los pescadores y un edificio para actividades sobre el puerto conocido como el Far.

El resto del espacio reconquistado pasó a convertirse en espacio público formando lo que se bautizó como Paseo Joan de Borbón⁷. En la parte de espacio público del paseo “los complementos” y metáforas conmemorativas fueron de dos clases. De naturaleza por un lado, y de metáfora de mar por otro. Para conseguir estos efectos, en el paseo se colocaron una variedad importante de árboles de orígenes distintos. Se coordinaron también otros detalles como las diferentes épocas de caducidad de sus hojas para poder así conectar el proyecto con ideas de jardín programado.

Otra serie de complementos que se utilizaron en el paseo tuvieron un sentido más cultural. Así en el suelo del muelle, a la altura de la Barceloneta, se realizó una instalación de claraboyas luminosas de Neón- a modo de guiños artísticos obra de Mario Mertz- pionero del arte pobre, que prácticamente desaparecieron en el año 2002.

La circulación peatonal se dispuso en diferentes niveles, a través de la combinación de distintos asfaltados, losas, adoquines o granitos. La circulación de vehículos dentro del recinto se limitó con la colocación de pilonas modelo Benidorm en forma de orza que aludían de nuevo el mar a través de su forma.

Como servicios públicos, en el muelle aparecieron dos bares mucho más modestos que los del vecino Moll de la Fusta, sin pretensiones, utilitarios –modelo unidad móvil⁸-, de estética igualmente marinera y con horario sólo diurno. En un primer momento también se situaron diferentes bares nocturnos que tras un año de funcionamiento fueron suprimidos.

Entre los años 1995-1998, la actividad social más sobresaliente del lugar fue la práctica del patín en línea con numerosas concentraciones de patinadores los martes y jueves. En el momento de más auge se llegó a disponer de una tienda de alquiler de este tipo de patines en el propio paseo. En sus inicios, el muelle fue

estabilidad de las identidades, la validez de los meta-relatos o el valor patrimonial de los elementos que se decide que entren a formar parte de un museo.

⁷ El proyecto de urbanización elaborado en 1991 fue obra de los arquitectos Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Rafael de Cáceres, y ejecutado en 1993.

⁸ La característica de estos bares es que se pliegan (10 minutos) y despliegan (45 minutos) de una manera muy rápida y efectiva.

Tinglados de Bar-cel-on-a: La incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-002)
Francesc MAGRINYÀ & Gaspar MAZA

reconocido y apropiado por la gente como un espacio de paseo con ruedas de patín, bicicleta o monopatín eléctrico⁹ más que en el modo a pie.

La imagen más positiva que finalmente acabó ofreciendo esta zona fue la de una postal de un puerto deportivo dentro de la ciudad, con su línea de veleros frente al muelle y con vistas al Moll d'Espanya.

3.3. Moll d'Espanya (Rambla de Mar, Maremagnum, Cines, Acuario, Imax). Del discurso del proyecto urbano al urbanismo del centro comercial kitsch pero de diseño

En 1994 la reforma del espacio portuario llegó al denominado Moll d'Espanya, lugar situado enfrente del Moll de la Fusta (fig.6). Una vez derruidos los tinglados, lo primero que se realizó en este muelle fue la creación de un nuevo acceso desde las Ramblas con la construcción de una pasarela que se bautizó como la Rambla de Mar¹⁰ (Helio Piñón, Albert Vilaplana) (fig.8).

Tras la Rambla de Mar se construyó un centro comercial que fue bautizado con el nombre de Maremagnum¹¹. Este centro sirvió para sustituir los tinglados, pasando a ocupar una superficie bruta de 16.439 m². El centro albergó en su interior 120 establecimientos, en forma de bares discotecas, tiendas y una estación marítima. Este último elemento es el que permitió catalogar a todo el conjunto como estación marítima según la normativa portuaria.

Una cadena de cines, un acuario y un cine Imax de tres dimensiones sirvieron para completar la reurbanización de la zona. A estos tres edificios se les dio un cierto aspecto cubista, especialmente el Imax. Una característica común de los tres edificios es que acabaron situándose de espaldas al agua, entrando en contradicción con la idea de recuperación del mar. Esta circunstancia se puede apreciar fácilmente haciendo un paseo por el perímetro del recinto y observando como la parte trasera del conjunto formado por el Acuario, el Imax y el Maremagnum es un espacio inhóspito (fig.18.a). También es de destacar como los cines y el Acuario quedaron

⁹ Otras actividades más oficiales en este espacio fueron actos como "La feria de la gent gran" organizada por el departamento de Bienestar social, exhibiciones de barcos con motivo del salón Náutico internacional o actos relacionados con la fiesta de la Mercè.

¹⁰ En su inauguración el exceso de visitantes provocó la caída de una persona al agua y a continuación aparecieron diferentes críticas sobre la ausencia de barandillas en dicha Rambla.

¹¹ Hay que señalar que el Maremagnum no es un centro comercial al estilo de los grandes centros comerciales Eroski, Caprabo o Continente. Esta formado por una serie de pequeñas tiendas de regalos y compras. No hay grandes almacenes, ni tampoco supermercado de comida. Lo más particular del mismo son las discotecas situadas en uno de los lados de la planta baja y a lo largo de todo el segundo piso.

finalmente separados por unos pocos metros de distancia produciendo un cierto sentido de amontonamiento.

La utilización de elementos decorativos, rememorativos y guiños históricos continuó en la misma línea, ya utilizada en los espacios predecesores. La Rambla de Mar se diseñó con referencias marinas en forma de olas metálicas a lo largo de todo el recorrido (fig.8). La puerta de entrada al centro comercial quedó definida por un gran espejo que producía un efecto mágico, con la aparición o desaparición cuando alguien se miraba en él. En la zona de Colón se colocó una gran rotulación eléctrica que prometía algunas de las características del nuevo lugar como: “Maremagnum un lloc on sempre passen coses. L’espai més animat i relaxant de Barcelona”. Dentro del recinto otro rótulo publicitario reiteraba otras pretendidas funciones: “De dia mare, de nit Magnum” (fig.12).

En la zona donde más se concentró el sentido de espacio público del muelle se situaron diferentes elementos como una rampa de entrada con césped, bancos y pérgolas o una plaza denominada Odissea¹² (fig.7). A este lugar se le dio un diseño ondulado y con cráteres, simulando a la vez olas al modo de una plaza blanda, o un pequeño sueño surrealista semejante al de Dalí y sus relojes. Una serie de pérgolas “made in Barcelona” se colocaron frente al acuario con el agravante de que acabaron ocultando una buena parte de la fachada del edificio.

El resto de complementos más utilizados fueron los asientos y bancos, que al contrario de lo que ocurría en la ciudad, eran amplios y no estaban individualizados. De la misma forma se utilizaron aletas metafóricas por todas partes (fig.9), construidas unas veces en metal y otras en granito.

En el artículo de Sergi Pamies titulado “Sopa de Maremágnum”¹³, podemos apreciar la centralidad que acabó tomando el centro comercial Maremagnum en la zona del Moll d'Espanya así como un resumen del conjunto de sentidos diferentes que se concentraron en este lugar,

“Lo odian, por feo, los arquitectos. Lo aborrecen por ruidoso los vecinos de los barrios próximos. Es enorme, abre todos los días del año y tiene un aparcamiento dividido en secciones que llevan el nombre de un animal y que permiten al conductor identificarse con una u otra bestia según su estado de ánimo.

Antes de la avalancha del mediodía cuando todavía reina la calma, los camareros y cocineros de los restaurantes comen en una mesa apartada. Casi no hablan. Quizás porque proceden de países distintos y están aquí de paso.

¹² El nombre coincide con la denominación de la entidad gestora: Odissea 2000

¹³ El País 28 Abril 2001.

Los hay paquistaníes, filipinos, ecuatorianos, italianos, coreanos, chinos, peruanos. Entran y salen por puertas de urgencia y salidas de incendio, arrastrando rebosantes contenedores mientras, de reojo, contemplan como, detrás de los ventanales, los barcos llegan protagonizando un envidiable baile de banderas. Ondeán al viento: noruegas, inglesas, turcas, buscando amarre en este puerto globalizado con, a un lado, turistas en viaje de placer y, al otro multirracial personal de servicios....El que quiera saber de qué va este país, debería pasarse una temporada aquí, en Maremagnum territorio ganado al mar, república comercial independiente" (PÀMIES, 2001)

Este éxito de "no lugar", más que de espacio público urbano propiamente dicho, acabó desembocando en un gran número de debates, polémicas y diferentes interpretaciones. Para muchos turistas se convirtió en uno de los iconos centrales de la ciudad (fig.8), mientras que para muchos barceloneses fue el lugar para ir una sola vez y no volver a visitarlo.

3.4. El Moll de Barcelona: el World Trade Center (WTC) una intervención dominada por los operadores privados

En el año 1998-2000 se dio también una fuerte transformación en la zona del Moll de Barcelona con la aparición significativa del WTC que supuso otro nuevo proyecto de reconquista de espacios pero en el que la perspectiva ya correspondía a un operador privado que desarrollaba su espacio. El elemento central de esta reforma fue la construcción del propio edificio, obra del arquitecto americano Henry N. Coob, del despacho Pei Coob Freed & Partners. El hotel pertenecía a una cadena internacional que con el mismo nombre agrupaba a otros 130 edificios-franquicia WTC. Este proyecto comportó la sustitución de la vieja estación marítima (fig.16). El proyecto del Moll de Barcelona se dedicó a oficinas de alta calidad y un hotel de lujo. El WTC representó así un proyecto que era ya mucho menos lúdico y mucho más empresarial, sin concesiones al espacio público o a la diversión, consagrado a los negocios, a la hostelería y a los congresos.

4. LOS MECANISMOS DEL SIMULACRO: Del punto álgido a la decadencia y la posterior reforma de los nuevos espacios públicos.

Tras el análisis de las diferentes proyectos en los que se realiza la producción de espacio público hemos constatado una serie de mecanismos comunes de funcionamiento que se repiten a modo de secuencia según tres momentos principales: inauguración-éxito, decadencia y nueva reforma (fig.10).

Este proceso que pasamos a explicar a continuación contó a su vez con la complicidad de la propia ciudadanía que participó de estos nuevos espacios especialmente en los primeros momentos de inauguración-éxito, para después dejarlos caer poco a poco en el olvido o en manos de públicos foráneos, especialmente turistas. La apropiación parcial de los espacios se realizó principalmente en base a los usos especializados (ocio, cultura o noche) que proporcionaban las actividades que acabaron copando una posición preponderante especialmente en el Moll de la Fusta y el Moll d'Espanya, hasta la llegada de sus crisis correspondientes y las nuevas etapas de reforma que les sucedían.

4.1 INAUGURACION- EXITO. La inauguración como promoción de los nuevos espacios públicos.

Los esfuerzos de promoción de los nuevos espacios públicos se concentraron especialmente en el momento de su inauguración. Así podemos ver como el estreno de los tres espacios se hizo coincidir con actos y fiestas publicas de carácter multitudinario. El Moll de la Fusta con la llegada del Rally Paris-Dakar a Barcelona¹⁴ y la Navidad de 1986¹⁵, el Paseo Joan de Borbó y Maremagnum con la Fiesta de La Mercè (1994, 1995) así como con diferentes actos relacionados con los Juegos Olímpicos de 1992.

En el Moll de la Fusta, uno de los momentos de vida social de más éxito tuvo lugar en Junio de 1989 con motivo de la exposición del diseñador de la mascota olímpica Javier Mariscal "Cent anys a Barcelona" que tuvo lugar a bordo del barco "Rey Favila",

"La fiesta que siguió a la inauguración no desmereció. Mariscal cerró tres de los cinco edículos del Moll de la Fusta para agasajar a sus amigos. En Gambrinus, coronado por una inmensa Gamba con pinzas dio de cenar. En Blau Marí y Distrito Marítimo sirvió copas para saciar a los más sedientos. Las terrazas de dichos establecimientos reunieron a la modernidad barcelonesa- desde supervivientes del underground hasta arquitectos olímpicos pasando por las diferentes profesiones que se esmeran por dar a la ciudad una pulsación acorde con los tiempos y por algunos valencianos que no quisieron perderse el guateque del paisano. Casi todos ellos, contagiados por la felicidad mariscaliana, departieron hasta muy avanzada la madrugada.

A modo de telón de fondo del guateque, el Rey Favila descansaba en la agradable noche primaveral. Sobre él flotaban, en multicolores letras de neón,

¹⁴ El País, "Miles de aficionados presenciaron la prueba desde la Junquera al puerto barcelonés. 750.000 personas recibieron en Barcelona a los participantes del rally Paris- Dakar.", 2/1/1987

¹⁵ El País, "Los reyes magos estrenaron hoy el nuevo paseo marítimo del Moll de la Fusta". 5/1/1987

las mariscalianas sílabas: Bar-Cel-Ona; y, unos metros más arriba, un globo amañado, con luz en su interior, simulaba una luna cautiva, perpetuamente enamorada del buque." (MOIX, 1994).

Con el acontecimiento se arreglaron algunas discrepancias políticas como fue el desaire que en forma de crítica a la mascota olímpica había realizado el propio presidente de la Generalitat Jordi Pujol a Javier Mariscal. El auge de la modernidad, en forma de guateque, quedó aposentando tras estos fastos en el Moll de la Fusta convirtiéndose durante unos pocos años en un espacio público para Barcelona tanto como en un espacio privado para la celebración de fiestas distinguidas (fig.10.a).

Por su parte, la inauguración del Moll de Joan de Borbó, debido al carácter monárquico que tuvo el acto, supuso un pequeño contrapunto respecto a la inauguración del Moll de la Fusta. Fue así un acto mucho menos multitudinario y a la vez más comprometido políticamente. La inauguración se comentó en la prensa de forma mucho más escueta con comentarios algo más realistas y concisos como "emoción en el nuevo Paseo Joan de Borbó"¹⁶.

Con las inauguraciones de los proyectos del Moll d'Espanya se recuperó, de nuevo, la dinámica del baño de masas y de multitudes: "Barcelona gana nuevos espacios urbanos. Baño de masas en la Rambla de Mar"¹⁷. A este acto se le volvió a dar un sentido de implicación de todos los barceloneses con el nuevo espacio (fig.11.a).

En el Moll d'Espanya los datos ofrecidos sobre turismo de la ciudad, en los primeros años de funcionamiento, lo colocaron en la práctica como una de las zonas mas visitadas de la ciudad, por encima de otros iconos urbanos más tradicionales¹⁸. Así, el Imax recibió en 1996. 929.052 visitantes, 1.122.316 en 1997 y 1.124.208 en 1998. El Aquarium recibió 1.678.000 visitantes en 1996, 1.513.790 en 1997 y 1.557.185 en 1998. El director del puerto Joaquín Tosas manifestó que en el total del muelle fueron quince millones de visitantes en el año 1999 y el diario Expansión¹⁹ lo cifró en el 2000 en 17 millones de personas.

En estos grandes éxitos de público se encontraría paradójicamente el posterior inicio de la decadencia del lugar, primero en el Moll de la Fusta y posteriormente en la zona del Moll d'Espanya.

¹⁶ La Vanguardia, 25/9/1993.

¹⁷ El País, 24/9/1994. Ver nota 10.

¹⁸ En estos mismos años otros monumentos urbanos como la Sagrada Familia sólo llegan a alcanzar el millón de visitantes en 1997. El Museo Picasso, el Museo del FC Barcelona, el Parque Zoológico o el Parque del Tibidabo no llegan al millón.

¹⁹ Diario Expansión, 6/7/2000.

4.2 DECADENCIA. El resultado de una fragilidad.

Una de las características más singulares de los proyectos de espacio público del puerto de Barcelona fue la rapidez con la que pasaron de la etapa de éxito a la etapa de decadencia. En algunos de ellos, tan solo cuatro o cinco años fueron suficientes para ponerlos en crisis. Esta rapidez, que indica fragilidad, es a la vez una de las peculiaridades más características de los espacios posmodernos diseñados en torno a actividades y públicos especializados y que, bajo éxitos aparentes, esconden paradojas importantes. Su propio éxito inicial los lleva así a la necesidad perpetua de nuevos esfuerzos para mantenerse, aumentar o tener que reinventarse para no caer en decadencia.

Una de las primeras constataciones de la decadencia de una parte de los nuevos espacios del puerto fue la caída de visitas como podemos apreciar en la evolución de los datos sobre las visitas al espacio del Moll d'Espanya- complejo Maremagnum.

Año	Visitantes (millones)
1996	12,0
1997	15,4
1998	18,3
1999	17,0
2001	16,0
2003	15,0

A pesar de recibir 15 millones de visitantes aun en el 2003, se formó una cierta sensación de fracaso, ante la tendencia a la pérdida, inducida sobretudo por una falta de apropiación del lugar por los ciudadanos de Barcelona, una vez pasado el efecto de moda. Esta decadencia se centro principalmente en los espacios del Moll de la Fusta y el Moll d'Espanya.

4.2.1. El cierre de los chiringuitos del Moll de la Fusta. La huída “fashion”.

El espacio público del Moll entró en decadencia principalmente con el cierre de los peculiares “chiringuitos”. Esto ocurrió en el mes de Mayo del año 2000. La huida de la gente “fashion” de este lugar fue uno de los comentarios más habituales en todos los medios. En diferentes titulares se comentó el acontecimiento con titulares como: se pagó la novatada, naufragio de ideas, degradación de la modernidad nocturna, final del oasis del diseño, imposible conciliar los vehículos con los peatones, o la cirrosis cerró el muelle. Las críticas a este espacio se centraron también en

problemas como la falta de lavabos en los bares o la inseguridad del parking situado debajo de los mismos. Sobre las ruinas del proyecto y tras el cierre administrativo del mismo los locales de los bares acabaron siendo ocupados por jóvenes inmigrantes que vivían en la calle²⁰. Finalmente el ayuntamiento organizó su desalojo y el posterior tapiado de los mismos (fig.10.b).

Una buena síntesis de este proceso de auge y rápida decadencia nos lo ofrece el escritor Quim Monzó,

“En los años ochenta, las autoridades insistían en presentarnos el Moll de la Fusta como el símbolo de la Barcelona que se creía la meca de las copas y de lo que entonces llamaban diseño. Nos vendían el Moll como el no va más de la noche, el lugar de cita obligado que nadie con pedigrí debía perderse. Pero, como sucede a menudo, los noctámbulos son poco amigos de acatar órdenes y miraban el Moll con recelo, o se burlaban de él a la descarada. Aquellos chiringuitos de techo ondulante (...) aquellos camareros de nariz displicente. (...) El caso es que el Moll de la Fusta no acabó de cuajar. Ni como zona de restaurantes, ni como lugar donde tomar copas y tirar los tejos" (MONZÓ, 2002).

El Moll de la Fusta se continuó utilizando en su agonía como espacio para actividades multitudinarias que no eran posibles de organizar en recintos cerrados, como por ejemplo la Festa de la Diversitat, la fiesta del Vino, etc.

4.2.2. Incidentes violentos y racismo en el Maremagnum: la imagen más fuerte de la decadencia del Moll d'Espanya.

En el Moll d'Espanya, el centro comercial Maremagnum también entró en crisis desbordado especialmente por otro tipo de vida nocturna de un carácter mucho más popular y multitudinario. Si de día el muelle funcionaba bajo la inercia de la vida social que proporcionaba el centro comercial, el acuario o el cine de tres dimensiones, por la noche, atraía a turistas extranjeros, grupos escolares de vacaciones, o jóvenes tanto de Barcelona como de ciudades próximas.

La exitosa vida nocturna de este lugar, situado en un espacio tan central acabó produciendo problemas relacionados directamente con el ambiente de discoteca

²⁰ “Los magrebíes del Moll de la Fusta se enfrentan a las administraciones”. El Ayuntamiento de Barcelona, envió ayer a varias brigadas para que vaciaran, limpiaran y tapiaran a conciencia los cinco locales del Moll de La Fusta, tres de los cuales han sido utilizados durante las últimas semanas por una veintena larga de menores magrebíes, protagonistas diarios de tirones y robos con violencia en el Gotic Sur”. El Periódico, 15/12/2000

masificado en forma de peleas, violencia, racismo, así como numerosas diferencias a la hora de la interpretación del derecho de admisión.

A lo largo de los seis primeros meses del año 2000 aparecieron hasta 50 noticias en la prensa hablando de los problemas de la zona. En el centro comercial los sucesos se explicaron con titulares sensacionalista como “Maremoto en el Maremagnum. La oleada de incidentes en la zona portuaria inquieta a la ciudad”²¹. A pesar de la multitud de incidentes y del impacto causado sólo fueron diez el número de casos que se recogieron en las noticias de los periódicos²². Los incidentes más graves vendrían más tarde. Así en el mes de Julio 2000, un joven inglés falleció a causa de una herida tras una pelea. En el año 2002 se produjo la muerte de Wilson Pacheco, ciudadano de origen ecuatoriano apaleado por los porteros de una discoteca y arrojado posteriormente al agua. Sería éste el momento en el cual el centro comercial alcanzaría su imagen más negativa.

Los diferentes acontecimientos acabaron en acusaciones al organismo gestor del Puerto, Odissea 2000, por parte de entidades como *SOS Racisme* que acabó denunciando el tipo de incidentes por estar relacionados con personas de origen inmigrante: “*SOS Racisme* denuncia que algunos locales dan instrucciones para que no entren inmigrantes. Visita a los locales del Port Vell donde se practica la discriminación racista”²³.

El Moll d'Espanya se convirtió de esta manera en un lugar de acogida masiva de visitantes, tanto de día con actividades de ocio familiar, como de noche con un ambiente dominante de discoteca que fue fragilizando progresivamente todo el espacio (fig.11.b).

²¹ La Vanguardia, 24/1/2000

²² Incidentes más significativos:

1. Apaleamiento de dos cubanas en un bar musical (un periódico señaló el incidente en el Maremagnum aunque ocurrió sin embargo en un bar de la Vila Olímpica)
2. Agresión de un portero a un cliente. 14/1/2000
3. Redada en la que son detenidos 35 menores “sin papeles”. 23/1/2000
4. Una pelea entre jóvenes y guardamuelles. 20/2/2000
5. Caída de dos jóvenes desde el segundo piso al suelo. 28/3/2000
6. Agresión a dos arquitectos por parte de dos porteros. 5/4/2000
7. Pelea entre tres jóvenes. 26/4/2000
8. Cuatro ciudadanos kosovares apalean a dos urbanos. 7/5/2000
9. Un joven herido por un navajazo. 14/7/2000
10. Un turista inglés muerto por un navajazo. 28/7/2000
11. Una persona agredida por un portero. 17/8/2000

²³ El País, 6/6/2000.

4.3 LA REFORMA DE LA REFORMA y la superposición de nuevos proyectos Una huida hacia adelante.

En el caso del Port Vell de Barcelona fue en los años 2001-2002 cuando se acabaron aceptando los excesos de centralidad y de éxito emergente de "no lugar" por parte de los responsables de los proyectos. Como consecuencia, los objetivos anteriores se empezaron a cambiar y pasaron a ser de otro tipo como transformar el puerto en un espacio más familiar; reducir el exceso de centralidad foránea, reducir los usos lúdicos o la implementación de nuevos proyectos en otras áreas portuarias. Con este nuevo conjunto de objetivos se estaba dando lugar al inicio de una nueva etapa de reformas tras el auge y decadencia de los proyectos anteriores.

La reforma de la reforma en el caso del Moll d'Espanya se orientó en el futuro derribo de los cines para hacer más amplia la plaza Odissea y dar mejores vistas al edificio del Acuario nuevamente con el criterio de que de esta forma se mejoraban las vistas al mar.

"El puerto derribará sus cines y los reubicará pegados al Maremagnum. La obra a la que el Ayuntamiento ha dado el visto bueno inicial, empezará en el 2002 y durará 3 años. La demolición permitirá ampliar la plaza central del Moll d'Espanya y mejorar las vistas al mar. Un portavoz de Port 2000, la empresa que gestiona el complejo del Port Vell, explica que la reforma pretende mejorar la oferta de ocio, actualmente muy concentrada en la noche, y dirigirla a un público diurno más familiar"²⁴

En determinados momentos se barajó la posibilidad de construir un hotel dentro del puerto aunque finalmente esta propuesta fue rechazada para centrarse especialmente en acabar con la imagen de centro de ocio nocturno generador de incidentes.

En la práctica y ya a partir del año 2000, se comenzaron a realizar en el lugar otro tipo de actos como sesión gratis de cine en el Maremagnum los domingos por la mañana, bailes de salón en el centro, o representaciones teatrales para los niños, así como el desarrollo en un futuro de un plan de dinamización cultural:

"El puerto de Barcelona impulsa el Port Vell como centro cultural"²⁵.

"La creación del Eix Blau ya se preveía en un plan de dinamización de la zona de 1999. Este plan también preveía reconstruir un puerto histórico, de finales del siglo XIX y principios del XX. Esta recreación se instalará al final del Moll de

²⁴ El Periódico 12/8/2001.

²⁵ El País, 21/11/2001.

la Fusta, cerca del Real Club Nàutic, e incluirá el amarre de varios barcos de época. El proyecto estará listo entre febrero y marzo del 2003."²⁶

Con nuevos espacios y más cultura se intentaba poner punto final al ciclo lúdico, cerrar la etapa de fiesta y desmadres en la zona del Moll d'Espanya.

El Moll de la Fusta también sufrió una reforma de la reforma con un proyecto redactado en 2002 que consistió en un cambio de pavimentos y altitudes en la zona del paseo, así como el mantenimiento de las estructuras de los famosos chiringuitos eliminando su condición de bares con un nuevo resultado de mezcla de paseo y de esqueleto de bar (fig.10.c).

La reforma que se inició en el Moll de la Barcelona (1998-2000) con la construcción del WTC, constituyó un preludio de estos nuevos objetivos. Así el proyecto fue encargado a operadores privados y en él ya no se habló de carácter público, tal vez como una reacción a las experiencias anteriores. Con esta actuación, el puerto se orientó hacia lo que siempre fue a pesar de los simulacros anteriores. Es decir como un lugar de negocios más que un verdadero espacio urbano (fig.17). Nadie paseaba ya por el mismo ni se buscó el mar ni tampoco se colocaron elementos que pudiesen producir una cirrosis o decadencias sociales.

En el año 2002, se empezó también a dar luz verde a un último proyecto de nuevos espacios de origen portuario. Esta reforma pasó a localizarse en la zona del rompeolas aprovechando la apertura de la nueva bocana del puerto. En terrenos ganados al mar se comenzó a trabajar en la construcción de una nueva explanada junto a la bocana para ubicar en el futuro un edificio "vela" del arquitecto R.Bofill y paradójicamente otro nuevo centro lúdico²⁷ con unas vistas ya definitivas al mar, así como la reorganización y renovación de todos los anteriores bajo su influjo²⁸.

5. ANALIZANDO ALGUNAS DE LAS FRAGILIDADES DEL NUEVO ESPACIO. El puerto y la gentrificación privatizadora de los negocios y de la cultura

5.1. Un espacio frontera sin territorio. Administraciones en competencia.

²⁶ El País 1/5/2002

²⁷ Esta reforma ya empezó a producir reacciones de rechazo primero por la altura con la que se proyectó el edificio 120 metros (que finalmente se redujeron) así como por las posibles consecuencias que podía traer en el entorno más inmediato: colapso en el acceso a la zona por Paseo de Borbón, y colapso en el barrio de la Barceloneta.

²⁸ El Mundo, 8/11/2001. "La apertura de la nueva bocana permitirá remodelar el Port Vell. La Autoridad portuaria de BCN propone ampliar la plaza Odisea."

Un espacio se convierte en territorio cuando es apropiado por una institución o bien por los ciudadanos/as a través del uso que hacen del mismo. La cuestión a plantear en el caso del territorio portuario es quién ejerce el control y quién se apropia de un espacio que ha sido tradicionalmente un espacio frontera respecto a la ciudad. La lucha por las competencias en este tipo de espacios no es nueva y ya se asistió antes a diferentes episodios históricos en espacios como las antiguas murallas del centro de la ciudad²⁹, el sector del Parque de la Ciutadella o los terrenos de la montaña de Montjuïc.

En 1978 el puerto de Barcelona tras obtener su propio estatuto de autonomía, se dotó de la capacidad y de las competencias para actuar a la vez como Entidad Pública y como empresa mercantil sobre el territorio portuario siguiendo las leyes del derecho privado. En base a este derecho el puerto se acabó convirtiendo en un lugar donde a pesar de no apreciarse las diferencias entre espacio público y privado éstas existían.

El anecdotario respecto a las discusiones sobre las competencias por un mismo territorio fue como consecuencia muy extenso³⁰. Desde el Ayuntamiento principal competidor de la autoridad portuaria, se defendió la idea de que el puerto había sido para la ciudad una frontera, el límite que había que despejar. La respuesta por parte del puerto a esta presión fue la entrega del espacio del Port Vell pero de una forma controlada por él mismo. Así la autoridad portuaria se reservó derechos fundamentales como la decisión sobre las nuevas actividades que iba a tener la zona, la elección de los proyectos a realizar en la misma o los horarios de cierre de los negocios:

"la autoridad portuaria fundamenta su derecho a dictar las horas de cierre de los establecimientos del Maremagnum (para ellos las seis de la mañana) en que este complejo recreativo se ubica en una estación marítima"³¹.

No obstante el litigio entre ayuntamiento y autoridad portuaria no se decantó de forma clara e incluso últimamente esta última planteó, a través de su presidente, una disposición a ceder protagonismo.

En la práctica, más que una entrega desinteresada por parte del Puerto o una conquista y desamortización en el haber del municipio, se acabó produciendo una transformación de las actividades en donde el puerto cambió los tinglados por boutiques, discotecas y restaurantes, pero sin perder autonomía.

²⁹ Los terrenos de las murallas levantadas en el siglo XVIII fueron reivindicadas en su momento por el Ayuntamiento y por el gobierno central a través del Ministerio de Defensa. Uno de sus efectos fue el resultado formal de la Plaza Catalunya, con una forma trapezoidal indefinida precisamente a causa de la lucha por las competencias en un espacio frontera que estaba destinado a ser central. Para más información ver (MAGRINYÀ & GIMENO, 1994)

³⁰ "Antes de los tiburones. Anecdotario del pulso que el puerto y el Ayuntamiento han mantenido durante años por la reforma del Port Vell", Enric Juliana, La Vanguardia 17/9/1995.

³¹ La Vanguardia 12/02/02

Otra consecuencia de esta ambigüedad territorial sobre el espacio público fue la aparición de problemas de competencias centradas en el tema de la gestión de la vigilancia de la zona. Las primeras competencias en esta materia fueron asumidas por la policía portuaria, hasta que ésta acabó desbordada por los incidentes en el Maremagnum en año 2001 y especialmente en el 2002.

En el espacio privado la competencia sobre la seguridad se adjudicó a empresas privadas en franco desorden. En determinados momentos, dentro del recinto del Maremagnum, llegaron a convivir hasta 16 empresas distintas de seguridad (fig.13). A estas circunstancias se unieron los conflictos de legitimación de poder entre la Guardia del Puerto, la Guardia Civil, la Policía Nacional, els Mossos de Esquadra y la Guardia Urbana. La legitimación tradicional de la Guardia del Puerto había estado refrendada como guardia de control de mercancías del puerto en muchos casos con paso de frontera, pero con el cambio de actividad, de comercio a ocio, la misión de la Guardia del Puerto quedó obsoleta y tuvo que cambiar para afrontar conflictos ciudadanos para los cuales no estaba preparada. Esta circunstancia produjo finalmente confusión y desconcierto a la hora de aplicar tanto el control del espacio como el derecho de admisión. Además, la importante afluencia de inmigrantes a los locales de diversión provocó también reacciones confusas y así cualquier tipo de incidente se acabó catalogando como racismo, cuando no siempre la aplicación del derecho de admisión fue un acto racista.

El Port Vell, y especialmente los espacios del Maremagnum y sus alrededores, se acabaron caracterizando y contagiando por esta ambigüedad que finalmente generó fragilidad e inseguridad tanto en el espacio público como en el privado.

5.2. Una evolución urbanística determinada por el cambio de los operadores urbanísticos. La desaparición de los mecanismos tradicionales de apropiación del espacio público.

Veamos a continuación cómo fue el proceso de remodelación del puerto desde una visión urbanística.

En una primera etapa (1981-1993) se desarrolló un urbanismo a imagen y semejanza de los proyectos urbanos de la ciudad. Entre 1981-1987 se planificó la transformación del Moll de la Fusta, pero no la del Moll de la Barceloneta donde se preveía mantener los edificios de los tinglados para este muelle. El Moll de la Fusta se planteó como un balcón de la ciudad, como lo había sido en su tiempo con el Paseo de la Muralla. En estos años no se tenía prevista la intervención del Moll

d'Espanya que en el proyecto quedaba como una isleta sin ningún tipo de centro comercial (fig.15.a).

A partir de 1988 y hasta 1993, el Ayuntamiento pactó, *de facto*, ganar el Moll de la Barceloneta a la ciudad pero a cambio de ceder la realización del complejo Maremagnum a la Autoridad Portuaria, circunstancia que representaría el inicio de la decadencia para el Moll de la Fusta (fig.15.b). Este período representó la aplicación de un diseño de mobiliario y de unas formas de proyecto decantados por la experiencia de los proyectos urbanos de la ciudad.

En una segunda etapa, tras la resaca de los Juegos Olímpicos y entre los años 1994-1996, se puso en marcha una serie de proyectos urbanos con una nueva escala (Diagonal Mar, la Maquinista, la Sagrera). La construcción del Maremagnum en el Moll d'Espanya supuso la introducción de este nuevo tipo de proyectos de amplio impacto social. Hasta esos momentos el urbanismo ortodoxo todavía no había considerado aceptable realizar un centro comercial en el centro de la ciudad. Este concepto iría cambiando a través de intervenciones de arquitectos de reconocido prestigio en centros comerciales (A.Viaplana en el propio Maremagnum, J.Capella en Heron City, etc).

Como primera constatación se puede afirmar por lo tanto que el proceso de reforma fue cambiando sin una planificación clara y de forma muy sustancial en un periodo muy corto de tiempo, evolucionando desde un urbanismo de la pequeña escala de los ochenta (Moll de la Fusta) a un urbanismo de los noventa centrado fundamentalmente en el diseño de mobiliario y de soluciones tipológicas como imagen de marca (Moll de la Barceloneta) y que progresivamente iría coexistiendo con un urbanismo de gran escala más relacionado con operaciones de centros comerciales y oficinas (del Maremagnum al Worl Trade Center). En definitiva, la iniciativa clásica de espacio público de calidad en la cual el ayuntamiento era la institución principal dejó paso a un escenario en el cual los operadores privados e instituciones especiales eran los principales protagonistas.

El discurso del modelo Barcelona en los años 90 se había centrado en la producción de espacio público de calidad. Pero se constata que en las nuevas áreas de centralidad, más allá de una construcción de un decorado con un mobiliario de calidad, no quedó asegurado el hecho de que los espacios diseñados tuviesen unos mecanismos de apropiación claros. A continuación analizaremos algunos elementos que son claves para la cristalización de un espacio como público.

5.3. Una lectura del espacio desde el urbanismo de redes: la transformación de los flujos de relaciones y su naturaleza

Una lectura urbanística desde las redes³² nos puede aportar luz sobre las razones de la existencia de un mecanismo de éxito-decadencia. Esta perspectiva urbanística pone en evidencia que la introducción de las redes de transporte y de telecomunicaciones ha cambiado radicalmente los usos de los nuevos espacios. Por un lado con la aparición de los centros comerciales como nuevos elementos de organización del consumo frente a las tradicionales tiendas de barrio. Por otro lado se ha producido una transformación de la naturaleza de las relaciones personales y su interacción en los espacios públicos.

5.3.1. La transformación de los flujos de relaciones. El Port Vell se vuelve periférico en las relaciones mar-ciudad

Del análisis de las relaciones predominantes en el Port Vell se observa que las relaciones físicas de acceso mar-ciudad quedaron alteradas de forma sustancial con la renovación del litoral costero en las zonas del (Port Olímpic, Mar Bella). Se constata que entre 1981 y 2002 hubo una transición de un escenario en el cual el acceso al mar lo constituían el Paseo de la Escollera y el Passeig Marítim de la Barceloneta, a otro escenario en el cual el Paseo de la Escollera quedó prácticamente anulado y el acceso al mar se centró en la línea definida por el Passeig Marítim de la Barceloneta-Port Olímpic-Mar Bella.

En este sentido y en cuanto al diseño de flujos y de movilizaciones peatonales del Port Vell se puede afirmar que:

- La zona de paseo de la escollera se volvió de más difícil acceso y perdió su carácter de paseo de la ciudad.
- El acceso al mar (que no al puerto) desde las Ramblas quedó periférico.
- El acceso al mar quedó centrado en el litoral de las Playas de la Barceloneta-Port Olímpic-Mar Bella, accesibles desde las estaciones de metro Barceloneta (Passeig Joan de Borbó-Passeig Marítim de la Barceloneta) y Ciutadella (Port Olímpic-Passeig Marítim de la Mar Bella).

³² Para una relectura urbanística del Port Vell utilizaremos la metodología de análisis deducida del urbanismo de redes que distingue tres niveles de redes que son claves para el análisis de la evolución de los espacios públicos y que son:

- Las redes físicas de transporte
- Las redes logísticas
- Las redes personales

En este mismo contexto se puede afirmar que los proyectos urbanos del Moll de la Fusta y del Moll de la Barceloneta ya no quedaron bien conectados entre sí ni con su entorno. El eje Ramblas-Moll de la Fusta-Moll de la Barceloneta-Passeig de la Barceloneta no existió realmente ya que los chiringuitos rompieron el posible paseo peatonal que además quedó fragilizado por la falta de un eje preponderante que conectase los dos muelles. A ello se añadió la mala conexión entre las calles verticales del centro histórico con el muelle, mediatizados por dos puentes mal situados que rompieron los ejes verticales mas fuertes (Pl. Real-c/Nou de Sant Francesc, c/Avinyó y c/Regomir). Finalmente el nivel sonoro producido por el ruido de los vehículos circulando por la Ronda del Litoral convirtió al Moll de la Fusta en un espacio desagradable sin un uso final concreto y destinado tan solo para actividades encerradas en sí mismas, como las distintas ferias y eventos con entoldados a espaldas de la ronda viaria.

Se puede concluir que el centro histórico de la ciudad perdió de esta manera su posibilidad de establecer la conexión mar-ciudad a través de un nuevo paseo de la ciudad, optando por dar un acceso al interior del puerto a través de la pasarela de la Rambla de Mar hacia un sector de ocio entendido como consumo, y que el Port Vell no se convirtió en un facilitador y conductor de las relaciones mar-ciudad.

5.3.2. La confusión entre los espacios colectivos y los espacios públicos

Junto a la mala resolución de las relaciones mar-ciudad se observa también que los nuevos espacios diseñados presentan una falta de carácter urbano.

Si el espacio es conocido por los usuarios y la gente se conoce, ello da lugar a una movilidad de vecindario que es la que articula el espacio, ya que los distintos usuarios del espacio establecen claramente las reglas de juego en su uso. Está comprobado que cuando en un espacio no se producen unas mínimas relaciones de movilidad de vecindario el espacio se fragiliza (MAGRINYÀ, 2003). El cambio más significativo de las nuevas áreas de centralidad es que en ellas se produce la confluencia de relaciones de movilidad de distinta naturaleza.

En nuestro caso de estudio los únicos espacios de apropiación por movilidades de proximidad o vecindario que quedaron en el puerto fueron el Club Marítimo de Barcelona y el Club Náutico de Barcelona, la zona de pescadores y los cines. En el caso de los clubes se trata de espacios privatizados. La zona de pescadores funciona al margen de la ciudad, y los cines, al quedar huérfanos de espacios de proximidad a su alrededor, han fracasado³³.

³³ "El puerto derribará sus cines y los reubicará pegados al Maremagnum. La obra, a la que el Ayuntamiento ha dado el visto bueno inicial, empezará en el 2002 y durará tres años. La demolición

Entre las actividades introducidas en el Port Vell no destacaron aquellas que podían arraigar en el espacio y permitir la apropiación por parte de sus ciudadanos. No se generaron relaciones de movilidad de proximidad o vecindario. Así como en otras áreas portuarias se han construido viviendas, como es el caso de las zonas portuarias de Rotterdam o Baltimore, por poner dos ejemplos, en la zona de reforma del Port Vell no se instalaron nuevas viviendas. Junto a ello no existen actividades propias de equipamientos públicos como podrían ser una biblioteca o una filmoteca, generadoras de actividades propias de lo público.

Si se analizan estos espacios con más detalle, se observa que en espacios de nueva centralidad coexisten personas que valoran estar en un espacio conocido y admirado con aquellos que no (arraigo territorial/isomorfía espacial). Al mismo tiempo coexisten personas con tendencia a relacionarse entre grupos homogéneos (p.e. grupos familiares) con personas con tendencia a hacerlo entre personas desconocidas (p.e. estudiantes). La distinta combinación de estas dos variables da lugar a distintas naturalezas de relaciones de movilidad que se unen a la tradicional movilidad de vecindario, afectando al carácter del espacio en el que se desarrollan estas relaciones (ver figura 1).

	Relación territorial	Espacio de relaciones homogéneas (interacción entre conocidos)	Espacio de relaciones heterogéneas (interacción entre desconocidos)
Movilidad de proximidad →	Arraigo territorial	Movilidad de vecindario	Movilidad dual
Movilidad de conexión →	Isomorfismo espacial	Movilidad fragmentada	Movilidad de centralidad

Fig.1 Tipos de movilidad según la relación con el espacio y con el tipo de relación
(Fuente: Magrinyà 2002)

Se constata que cuando en un espacio se produce un predominio de las relaciones de movilidad fragmentada y de centralidad, éstas no aseguran una verdadera

permitirá ampliar la plaza central del Moll d'Espanya y mejorar las vistas al mar". Xavi Caminos .El Periódico 12/8/2001.

Tinglados de Bar-cel-on-a: La incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-002)
Francesc MAGRINYÀ & Gaspar MAZA

apropiación del espacio, a no ser que los mecanismos de apropiación queden dictaminados de forma jerárquica.

En el espacio principalmente del Maremagnum no se dieron de una forma clara ni las características de un espacio público como es la calle ni las de un espacio colectivo asociado a un centro comercial³⁴. Se puede afirmar que en este tipo de espacios existe una verdadera ambigüedad entre espacio colectivo y espacio público generadora de muchas dificultades en la apropiación de estos espacios. De esta forma el espacio se muestra propenso a ir adquiriendo las características propias de un no lugar.

5.4. La continuidad histórica y la permanencia evolutiva de una identidad como elementos claves para evitar generar un no lugar

La cuestión planteada es cómo controlamos un espacio que ofrece todas las características de un lugar frágil hasta el punto de poder llegar a convertirse en un "no lugar". Augé introdujo el concepto de "no lugar", pero lo centró en espacios aeroportuarios, estaciones, de tránsito, espacios claros de transición. Sin embargo, no quedan claras las características que hacen que un espacio cristalice como no lugar o como espacio público. Tomemos la definición propuesta por Augé: "Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no lugar" (AUGÉ, 1998). Ante esta definición se constata que en el caso del Port Vell ha quedado en suspenso aquello que precisamente ofrecía la posibilidad de dar continuidad histórica a las nuevas áreas de reforma. Así por ejemplo, las actividades centrales de un puerto como la subasta de pescado junto al amarre de los buques, las operaciones de salida y llegada de los cruceros, o las actividades propias de los habitantes del lugar exigirían una continuidad en el tiempo para poder arraigar este espacio y caracterizarlo como lugar histórico.

Un elemento tan simbólico como es el Moll del Rellotge, el muelle más antiguo del puerto, queda escondido y el muelle de los pescadores sigue existiendo pero totalmente al margen y escondido de la imagen pública del puerto (fig.14). De la

³⁴ En este sentido es necesario remarcar que en un centro comercial clásico las relaciones de movilidad son fragmentadas y de centralidad pero en ella las reglas de juego en los comportamientos están claras. Es un espacio de consumo existe un control social claramente establecido por el operador privado. Como muestra de ello se puede observar que en un centro comercial de gestión privada está prohibida formalmente la realización de fotografías, mientras que en la calle existe el grafitismo, se cuelgan carteles, etc. Es decir que mientras que en un espacio público los distintos propietarios del espacio, desde una mezcla de actividades y de interacciones como ciudadanos, van construyendo el espacio, en un centro comercial existe un control férreo por parte del gestor del centro.

misma forma la imagen del puerto como un punto de llegada y partida de cruceros ha quedado fragmentada (fig.16). El Moll de Barcelona (fig.17) hace funciones pero los grandes cruceros atracan en el muelle adosado porque no hay calado en la zona más interior. Mientras tanto la estación marítima del Moll d'Espanya es un puro simulacro y no es utilizada (fig.18). Por otra parte la eliminación del paseo de la escollera no ha encontrado un nuevo paseo que lo sustituya y el paseo tradicional delante del mar se ha trasladado al Port Olímpic y la Mar Bella. En el caso de los tinglados si no se hubiesen suprimido podían haber sido reutilizados como puntos de venta de pescado, como embarcaderos, como elementos articuladores del paseo marítimo, o como elementos simbólicos centrales del puerto.

Todo este conjunto de circunstancias rompe con la continuidad histórica del lugar y le hace perder identidad, evidenciando la fragilización de este espacio y la generación de todos los elementos potenciales para que cristalice como un no lugar.

5.5. La dictadura del cambio constante de los espacios colectivos de consumo: del ejemplo de la noche al ejemplo de la reforma urbana

El Moll d'Espanya se convirtió en un espacio relacionado con los negocios de bar y de discoteca. Pero estos lugares de la noche están marcados por la dictadura del cambio. Es conocido entre los empresarios de la noche el principio de invertir una gran cantidad de dinero para la renovación de un local y convertirlo en un lugar de moda. De esta forma se consigue en pocos meses y con una gran afluencia de gente, recuperar la inversión y convertirse en un verdadero negocio. Pero sabiendo que este espacio dejará de ser un espacio de moda, por lo cual ya se está pensando en otro espacio donde reiniciar el ciclo. Este círculo infernal no corresponde con la dinámica tradicional de los espacios públicos, que van asentando sus actividades, construyendo su identidad lentamente con el tiempo. Todo ello con una escala temporal que permite una continuidad y evita una fragilidad como la que se percibe en estos nuevos espacios de ocio (fig.11).

Se produce entonces un mecanismo perverso en el que los proyectos urbanísticos se vuelven frágiles y se dan las condiciones que hacen que el “no lugar” continúe reproduciéndose como “no lugar”, en base a la aplicación de una lógica moderna que lleva a los espacios públicos a la necesidad de tener que estar reinventándose constantemente para no perder los públicos. Ello supone el uso de nuevos esfuerzos para consolidar lugares que no acaban de consolidarse, nuevas inversiones, y la invención constante de nuevos elementos y contenidos.

6. A MODO DE CONCLUSION.

6.1. Nada es lo que parece. La estación marítima elemento central del simulacro.

La estación marítima situada dentro del Maremagnum representa el elemento central del simulacro del espacio público en la zona del Port Vell. Esta estación se emplazó en el primer piso del centro comercial, debajo de una de las más grandes discotecas. Desde ella se construyó una pasarela de embarque hacia el mar por la que nadie nunca tomó ningún barco, ni partió hacia ningún destino. Pese a esta falta de uso en la que ha permanecido desde su inauguración, se encuentra sin embargo acondicionada con mobiliario y diferentes indicaciones informativas para tránsitos inexistentes. El espectro ha sido su principal condición de existencia. Ha permanecido la mayor parte del tiempo cerrada. Sin personal, sin pasajeros, sin información sobre salidas y llegadas de barcos, permanece en un estado a la vez fantasmal e inquietante (fig.18).

Este espacio se convierte de esta forma en el mejor resumen del simulacro del lugar y también de los múltiples sentidos e interrogantes que sugiere un lugar construido pero nunca utilizado para su función original, sino como justificación de otros propósitos- unos horarios diferentes para unos bares diferentes a los del resto de la ciudad³⁵.

No obstante éste no fue el único simulacro de la zona, sino uno más dentro de una cadena más amplia. El Port Vell, en el periodo analizado, se presentó como un espacio original, como un producto del modelo Barcelona, pero Londres y otras ciudades ya lo habían realizado anteriormente. Se presentó como un modelo de reforma, pero el documento de reconversión urbanística del Port Vell no fue aprobado hasta 1989, es decir, ocho años después del inicio de las primeras obras del Moll de la Fusta. Se presentó como un baño de masas de la ciudad, como un espacio de apropiación de los barceloneses, pero de hecho, la mayoría de los visitantes son foráneos.

Urbanísticamente se planteó como una reconquista del espacio para la ciudad sin haber conseguido las competencias sobre este nuevo espacio. Se presentó como espacio público y no era más que un espacio colectivo. Se organizó como un espacio de ocio ganado para la ciudad pero su uso no quedó claro.

³⁵ La Vanguardia, "La Generalitat y el puerto discrepan sobre la hora de cierre de bares del Maremagnum. La autoridad portuaria dice tener potestad para que los bares abran hasta las seis de la mañana por ser una estación marítima". La autoridad portuaria fundamenta su derecho a dictar las horas de cierre de los establecimientos del Maremagnum (para ellos, las seis de la mañana) en que este complejo recreativo se ubica en una estación marítima. La Vanguardia 12/2/2002.

Primero el Moll de la Fusta y después el Moll d'Espanya–Maremagnum con sus respectivas crisis representaron y acapararon la odisea posmoderna que se instaló sobre unos proyectos urbanísticos basados en el más puro simulacro espacial, de unos espacios que pretendieron cobrar tantos sentidos que finalmente se volvieron frágiles.

El resultado es ciertamente una negación radical del mar, prácticamente invisible desde la mayoría de los espacios públicos del complejo, y de toda la tradicional atmósfera portuaria. Pero el resultado es también no un nuevo trozo de ciudad real, sino solo un simulacro: la carga ambigua y metafórica de la ciudad portuaria ha dado paso a un simulacro cerrado e impositivo, que reduce la complejidad del espacio y de las relaciones urbanas a la unilateralidad de la ciudad entendida exclusivamente como centro comercial y de ocio, que reduce al ciudadano a la categoría de espectador-consumidor (SUBIRÓS, 1996).

6.2. El futuro de las áreas de nueva centralidad: un lugar como espacio público o un no lugar

El "no lugar" en el ejemplo que hemos analizado, es un espacio que nos aparece bajo la forma de espacio público pero sin embargo no lo es. Al igual que otros muchos espacios posmodernos acaba siendo el resultado de un urbanismo excesivamente visionario y pretendidamente antropologizado, pero finalmente sin alma y con una naturaleza perversa desde su nacimiento. Arrancar vías del tren, fábricas o tinglados es un acto proyectual y constructivo que la modernidad y la ciudad necesitan para reconstruirse en sus nuevas funciones, pero "construir" la vida social en un espacio público es otro proceso muy distinto y sometido a lógicas que no son controlables desde el proyecto urbano entendido como decorado.

Como conclusiones que podemos sacar del caso analizado es que un primer elemento a considerar en la construcción de las nuevas áreas de centralidad es aclarar si se opta por un espacio público controlado por la autoridad municipal o forma parte de un espacio comunitario controlado por operadores privados. En cualquier caso es necesario prever aquellas actividades que generaran moviidades de vecindario o de carácter ciudadano (equipamientos) que serán las que permitan cristalizar el nuevo lugar como espacio público con todas sus consecuencias.

Un segundo elemento es analizar cuáles serán los elementos que pueden dar una continuidad histórica del lugar y la articulación de las nuevas funciones con el pasado, para poder generar así una nueva identidad que permita definir el carácter del lugar.

Un tercer elemento tiene que ver con el control de aquellas actividades que piden al poco tiempo de su existencia poder ser substituidas por otras nuevas actividades y que ponen en marcha el mecanismo inauguración-decadencia-reforma de la reforma que a la larga se convierte en un elemento perverso para cualquier espacio.

Los nuevos espacios públicos del puerto que hemos analizado en sus diferentes etapas, así como sus fragilidades internas observadas, nos llevan a pensar que este tipo de situaciones se pueden reproducir en otras áreas semejantes. Especialmente si se genera espacio público en base más a una escenografía de espacio y de públicos que de públicos reales y estables. Si se producen lugares y espacios sin establecer las condiciones indispensables para la apropiación a través de las relaciones de proximidad o de vecindario.

Esta forma de producción de espacio público se corresponde así a un proceso gentrificador que necesita del apoyo de construcciones ideológicas tan fuertes que deben basarse en la manipulación de los sentimientos de la ciudadanía. Como consecuencia de este compromiso, los espacios quedan obligados a nuevos proyectos para poder sostenerse o mantenerse como lugares de moda. Socialmente quedan también obligados a tener que reinventarse con nuevos atractivos y programas para no perder públicos, especialmente los foráneos.

Los nuevos espacios públicos urbanos, antes frontera de la ciudad, tras ser rápidamente transformados en sus funciones, son más propensos a convertirse en no-lugares que en ciudad, en zona de conflicto o de fragmentación social más que en una verdadera área de centralidad urbana.

Con este análisis esperamos poder contribuir a dar algunas pistas respecto al peligro de establecer un "no lugar" en vez de crear una nueva centralidad, así como a establecer algunas de las condiciones que lo crean, que lo sustentan y que lo pueden determinar en un futuro próximo.

Bibliografía

- ACEBILLO, Josep (1992), "Places dures, rondes verdes. La lógica urbanística del projecte olímpic". En SUBIRÓS, Pep, *El vol de la fletxa Barcelona 92. Crònica de la reivenció de la ciutat*, Barcelona, Ed. Electa, 1992.
- ALEGRE, Pau (1995), *Atlas del port de Barcelona*. Barcelona, Ed. Port de Barcelona, 1995.
- ALEMANY, Joan (1998), *El Port de Barcelona*, Barcelona, Lunwerg Editores, 1998 .

AJUNTAMENT DE BARCELONA (1991), *Àrees de nova centralitat. New downtowns in Barcelona*, 2ª Edició, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987.

AJUNTAMENT DE BARCELONA (1996), *La segona renovació*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1996.

AJUNTAMENT DE BARCELONA (1998), *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona. 1987-1997*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1998.

AUGE, Marc, *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Ed. Gedisa, 1998, p.83.

AZUA, Felix de (199), "Barcelona y el Titanic", en *La Vanguardia*, .

BOHIGAS, Oriol (1983), "Per una altra urbanitat" en AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Plans i Projectes per a Barcelona 1981-1982*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Area de urbanisme, 1983, pp.12-21.

BOHIGAS, Oriol (2000), "Menos urbanismo y más sociología" en *El Periódico*, Octubre, 2000.

BORJA, Jordi; NELLO, Oriol; VALLES, Josep M. (1998), *La ciutat del futur, el futur de les ciutats*, Barcelona, Fundació Rafael Campalans, 1998.

BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel (1999), *Local y Global* , Madrid, Ed.Taurus, 1999.

BORJA, Jordi, MUXÍ Zaida (2001), *L'espai públic: ciutat i ciutadania*, Barcelona, Ed Diputació de Barcelona, 2001.

BUSQUETS, Joan (1992), *Barcelona evolución urbanística de una ciudad compacta*, Barcelona, Ed Mapfre, 1992.

CAMPMANY ,Maria Aurèlia (1990), *Fem memòria. El Port de Barcelona*, Barcelona, Port Autònom de Barcelona y Lunweg Editores, 1990.

CODERQUE, Isabel, "Al port de Barcelona hi ha un miler de pescadors. La pesca, una industria singular", en *Barcelona Metròpolis Mediterrània*, nº 12, 1988, pp.93-97.

CASAS, Xavier (1997), "La transformació del litoral del pla de Barcelona com a motor de la renovació de la ciutat", en 1ª jornades sobre el litoral de la regió metropolitana de Barcelona, *Consorci El Far*. 16-17 y 18 de Abril 1997, pp.1-21.

COOPER, Matthew (1999), "Spatial discourses and social boundaries: re-imagining the Toronto Waterfront" en: SETHA M., Low (1999), *Theorizing the city. The new urban anthropology reader*, New Jersey, Rutgers University Press, 1999.

CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA (1987), *Pla de costes. Proposta d'ordenació de la zona costanera metropolitana de Barcelona*, Barcelona, Corporación metropolitana de Barcelona, 1987.

CASTAÑEDA FRAILE, Ana Maria (1988): "La recuperació de la façana marítima" en *Barcelona Metròpolis Mediterrània*, nº 12.

DE CASTRO, José Maria (1987), Entrevista a Manuel de Solà Morales, en: *La Vanguardia* 4/1/1987.

DUPUY, Gabriel, *Urbanismo de redes, teorías y métodos*, Barcelona, Oikos Tau, 1996.

ESTEBAN, Juli (1988), "El Pla metropolità de costes" en *Barcelona Metropolis Mediterrània*, nº 12, 1988.

FABRE Jaume, HUERTAS, Josep Maria (1997), *Tots els barris de Barcelona*, Vol VII, Barcelona, Edicions 62, 1997.

GARCIA ESPUCHE, Albert (1995), "La creació de una fachada" en AJUNTAMENT DE BARCELONA & CCCB, *Retrat de Barcelona*, Barcelona, 1995.

HARVEY David (1990), *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre el origen del cambio social*, Buenos Aires, Ed. Amorrortu, 1990.

HUERTAS, Josep M.; ENCINAS, Pepe (1995), *50 vegades Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1995.

JULIANA, Enric (1988), "L'hora del Port Vell" en: *Barcelona Metròpolis Mediterrània* nº 12, pp.80-83.

MACKAY, David (2000), "La recuperació del front marítim", en: *Aula Barcelona, Quaderns de gestió*, Barcelona, 2000.

MAGRINYÀ, Francesc & GIMENO, Eva (1994), "La intervenció de Cerdà en la construcció del Ensanche", en *Cerdà, Urbs i territori. Una visió de futur*, Catálogo de la Exposición "Mostra Cerdà. Urbs i territori", septiembre 1994-enero 1995, Barcelona, Electa 1994, pp.167-188.

MAGRINYÀ, Francesc (2003), "Hacia una relectura de los espacios públicos desde la posmodernidad". en: *Idensitat. Proyectos de intervención crítica e interacción social en el espacio público*, Madrid, Editorial Injuve, 2003, pp.229-239.

MARAGALL, Pascual (1991), *Barcelona, la ciutat retrobada*, Barcelona, Edicions 62, 1991.

MAURI, Luis & URÍ, Lluís (1998), *La Gota malaia, una biografía de Pasqual Maragall*, Barcelona, Edicions 62, 1998.

MOIX, Llätzer (1994), *La ciudad de los arquitectos*, Barcelona, Ed. Anagrama, 1994.

MONTERO, Luis (1997), "Proyectos de ampliación y estrategias de desarrollo del puerto de Barcelona" en 1ª jornadas sobre el litoral de la región metropolitana de Barcelona, *Consorti El Far*. 16-17 y 18 de Abril 1997.

MONZO, Quim (2002), "La cigala de Mariscal. Nos vendían el Moll de la Fusta como el no va más de la noche, el lugar que nadie debía perderse", en *La Vanguardia*, 6/3/2002

PÀMIES, Sergi (2001), "Sopa de Maremàgnum", en *El País*, 28/4/2001.

POMÉS, Juliet; FERICHE, Ricardo (1999), *Barcelona guide design*, Barcelona, Ed Gustavo Gili, 2001.

PORT DE BARCELONA (1999), *Memoria d'activitats de la gerència urbanística Port 2000 de l'autoritat portuària de Barcelona 1995-1998*, Barcelona, Port de Barcelona, 1999.

RAFFESTIN, Claude (1980), *Pour une géographie du Pouvoir*, Litec, 1980.

SOBREQUÉS I CALLICÓ, Jaume (1997), *Historia de Barcelona. El Segle XX. Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*, Vol 8, Barcelona, Ed Ajuntament de Barcelona, 1997.

SUBIROS, Pep (1996), "Barcelona, Port 2000. De la metáfora al simulacro" en *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, nº 212, 1996.

TATJER, Mercedes (1996), "La construcción del espacio costero siglos XX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona 1856-1936", en *Actas del coloquio Internacional "El sistema portuario español"*, Madrid, CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996.

TOLOSA, Eduardo, ROMANI, Daniel (1996), *Barcelona escultura guía*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1996.

VAZQUEZ MONTALBAN, Manuel (2000), *El hombre de mi vida. Vuelve Pepe Carvallo*, Barcelona, Ed. Planeta, 2000.